

jedoch erneut eine Verhaftung durch die Franzosen.

Der Senat der Hansestadt hat Matthäus Rodde, der inzwischen zum Bürgermeister aufgestiegen ist, mit der Verwaltung der Finanzen beauftragt. Da er nicht getrennte Bücher über das eigene und das Stadtvermögen führt, verliert er den Überblick und muss 1810 die Zahlungsunfähigkeit erklären. Nur mit Mühe kann Charles de Villers einen Teil des Vermögens von Dorothea Schlözer, Roddes Ehefrau, retten. Gemeinsam müssen sie Lübeck verlassen und begeben sich nach Göttingen.

Charles de Villers wird zum Professor für Philosophie an die Georgia Augusta Universität berufen. Er stirbt am 11. Februar 1815 nach einem Schlaganfall und wird auf dem Albani-Friedhof in Göttingen beigesetzt. Seine Grabstätte ist nicht erhalten. Lediglich ein schlichtes Marmorschild in der Langen

Geismarstraße weist auf den Aufenthalt in seinen letzten Lebensjahren hin.

Wer einen Hinweis in der Hansestadt auf Charles de Villers und sein segensreiches Wirken für die Lübecker finden will, wird vergeblich suchen. Weder eine Gedenktafel noch ein Straßenname würdigen die Verdienste jenes Franzosen, der sich in der größten Not der Hansestadt selbst in Gefahr brachte und sich uneigennützig für seine Bürger eingesetzt hat.

Königliche Brieftaubenstation

Nachrichten, die wir versenden wollen, haben heute keine Mühe in Bruchteilen von Sekunden das andere Ende der Welt zu erreichen. Noch vor wenigen Jahrzehnten ist das kaum möglich. Verzernte Wortfetzen und Morsezeichen quälen sich durch den rauschenden Äther oder man muss sich auf die Post verlassen, die die Briefe auf manchmal geheimnisvollen Wegen an den Adressaten bringt. Blicken wir einmal in das 19. Jahrhundert zurück, als auch Brieftauben zum Einsatz kommen, um wichtige Nachrichten zu transportieren.

Die Königliche Brieftaubenstation in Tönning an der Nordsee mag als Beweis dafür gelten. Sie wird von 1877 bis 1912 betrieben.

Naturgemäß fragt man sich, wieso haben Brieftauben eine so wichtige Bedeutung, dass selbst ein königliches Amt dafür eingerichtet wird? Ein Auszug aus dem „ministeriellen Centralblatt der preußischen Bauverwaltung“ bringt uns der Antwort näher. Dort heißt es: „Es ist eine Verbindung der an besonders gefährdeten Stellen in der Nähe der Küste liegenden Leuchtschiffe mit dem Festlande und den Lootsenstationen mittelst Brieftauben zu erreichen. Die durch eine solche Verbindung ermöglichte Vermittlung von Nachrichten bei stürmischer See zwischen den Leuchtschiffen und dem Lande ist nicht nur für die weit draussen vor Anker liegenden Leuchtschiffe in Gefahrfällen von grosser Bedeutung“. So hat man bereits 1876 erste Versuche unternommen, Tauben für die Übermittlung von Nachrichten zwischen den Feuerschiffen in der Deutschen Bucht und dem Festland einzusetzen. Doch die Experimente mit den

fliegenden Boten enden kläglich. Während die Tauben an Land noch ihr Ziel erreichen, verirren sich die meisten auf dem Wasser und in Küstennähe. Als man sieben Seemeilen vor Borkum 30 Tauben aufsteigen lässt, kommen nur acht von ihnen auf dem Leuchtturm der Insel an. Ein erneuter Versuch vor der Eidermündung allerdings bringt den Erfolg. Man setzt 21 Tauben mit Depeschen 36 Seemeilen von Tönning ab und alle erreichen wieder ihr Ziel. Die schnellsten Flieger schaffen die Strecke in nur 30 Minuten. Woran liegt es? Eingesetzt werden für diesen Versuch nur Tauben, die an der Küste aufgezogen wurden und an das Seeklima gewöhnt sind.

Die Eidermündung bei Tönning hat zu dieser Zeit für die Schifffahrt große Bedeutung, da sie über die Eider und den Schleswig-Holstein-Kanal die Verbindung zwischen Nord- und Ostsee darstellt, bevor der Nord-Ostsee-Kanal gebaut wird. Zwei Feuerschiffe kennzeichnen